

/ STRATEŠKI OKVIR POLITIKA PARKIRANJA /

Urban Jeriha

IPoP – Institut za politike prostora

Labin i Rabac, 7. listopada 2026.

IPoP

Inštitut za politike prostora
Institute for Spatial Policies
ipop.si

/ SADRŽAJ /

Što je politika parkiranja? Primjeri.

Učinci:

Promet, prostor, društvo i sigurnost, gospodarstvo i financije

/ PARKIRNA POLITIKA /

Parkirna politika sustav je usklađenih mjera u području parkiranja te dio prometnog i prostornog planiranja na lokalnoj razini. Njome gradovi i općine usklađuju potrebe za parkiranjem, broj parkirnih mjesta i režime parkiranja.

Najvažniji alati parkirne politike su režimi parkiranja i parkirni normativi.

SLOBODNO PARKIRNO MJESTO TEŠKO JE NAĆI

```
graph TD; A[SLOBODNO PARKIRNO MJESTO TEŠKO JE NAĆI] --> B[POVEĆANJE PARKIRNIH KAPACITETA]; A --> C[UPRAVLJANJE PARKIRANJEM]; B --> D[Skupa investicija u povećanje besplatnih parkirnih kapaciteta.]; D --> E[Manje prostora i novca za razvoj hodanja, bicikliranja i javnog prijevoza.]; E --> F[Održivi načini mobilnosti manje su privlačni. Više putovanja automobilom.]; F --> G[Malo je drugih mogućnosti, svatko za svoja putovanja treba automobil.]; G --> A; C --> H[Manja investicija za provedbu i funkcioniranje mjera parkiranja.]; H --> I[Prihodi od parkirnina za razvoj svih načina mobilnosti.]; I --> J[Uvjeti za hodanje, bicikliranje i korištenje javnog prijevoza poboljšavaju se.]; J --> K[Održivi načini mobilnosti koriste se više. Manje je vožnji automobilom.]; K --> L[ONI KOJI TREBAJU AUTO, LAKŠE PRONALAZE PARKIRNO MJESTO.];
```

POVEĆANJE PARKIRNIH KAPACITETA

Skupa investicija u povećanje besplatnih parkirnih kapaciteta.

Manje prostora i novca za razvoj hodanja, bicikliranja i javnog prijevoza.

Održivi načini mobilnosti manje su privlačni.
Više putovanja automobilom.

Malo je drugih mogućnosti, svatko za svoja putovanja treba automobil.

UPRAVLJANJE PARKIRANJEM

Manja investicija za provedbu i funkcioniranje mjera parkiranja.

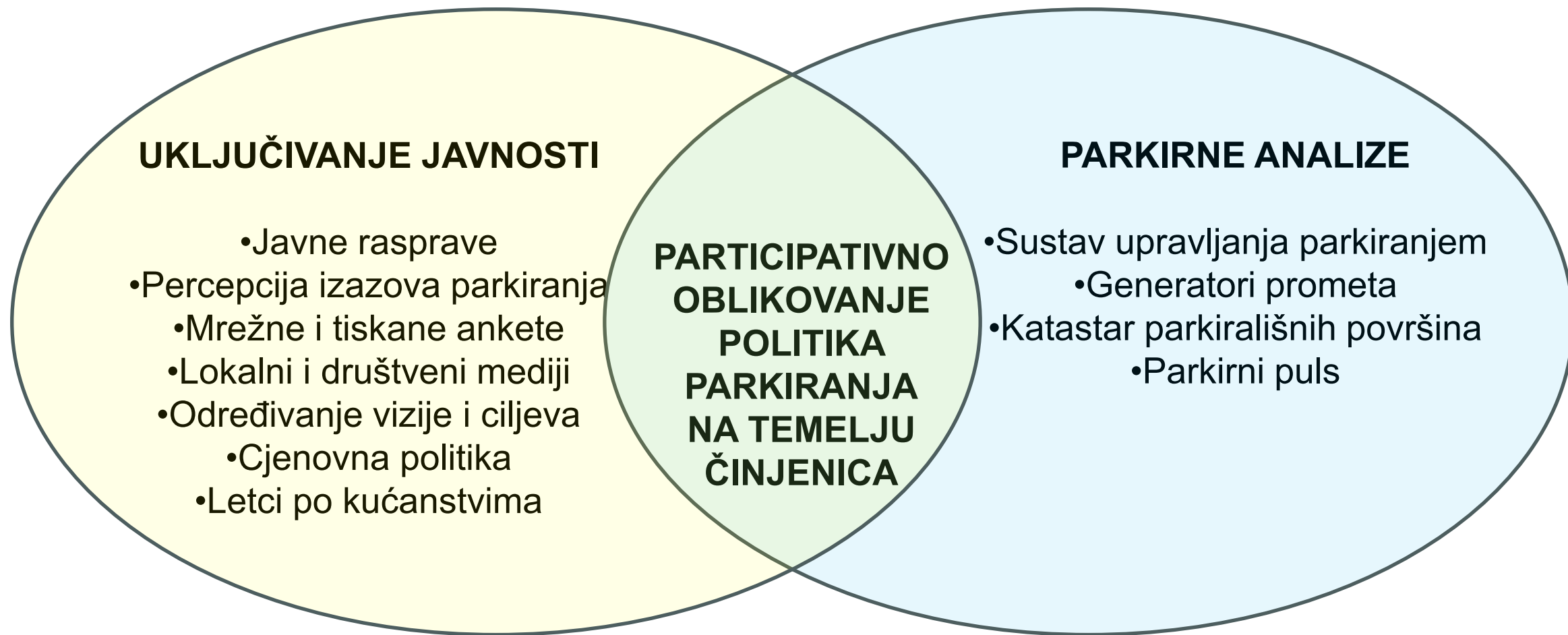
Prihodi od parkirnina za razvoj svih načina mobilnosti.

Uvjeti za hodanje, bicikliranje i korištenje javnog prijevoza poboljšavaju se.

Održivi načini mobilnosti koriste se više. Manje je vožnji automobilom.

**ONI KOJI TREBAJU AUTO,
LAKŠE PRONALAZE PARKIRNO MJESTO.**

Alati za oblikovanje politika parkiranja



/ PARKIRNI REŽIM /

određuje pravila parkiranja na pojedinom parkiralištu ili u zoni parkiranja: tko ondje može parkirati, koliko dugo i pod kojim uvjetima odnosno po kojoj cijeni.

PREGLED OSNOVNIH REŽIMA

BESPLATNO

Besplatno parkiranje
potiče vožnju
automobilom

Veća zauzetost
parkirališta

Tražena parkirna
mjest a zauzimaju
vozila bez prioriteta

Dugo traženje
parkirnih mjesta

Prikladno za udaljena
parkirališta

VREMENSKI OGRA NIČENO

Brža izmjena

Česte zlouporabe,
veći troškovi
komunalnog
redarstva

Prikladno za
posjetitelje

Manje prikladno za
zaposlene

Neprikladno za
stanare

NAPLATA PO SATIMA

Brža izmjena

Prikladno za
posjetitelje, manje
za zaposlene i
stanare

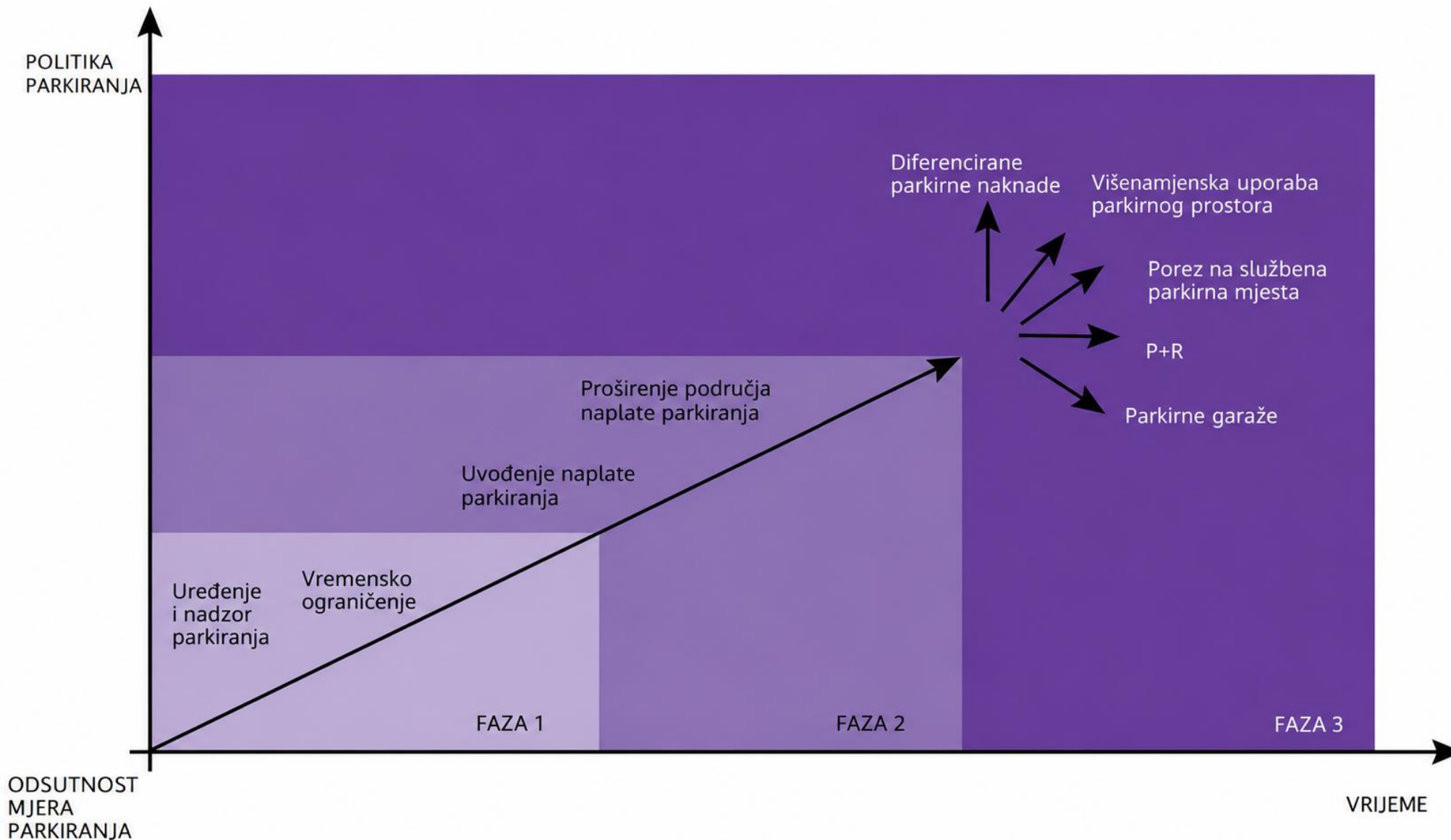
DOZVOLE

Besplatna ili povoljna
parkirna karta za
stanare

Povoljna parkirna
karta za zaposlene

Prikladno za
parkirališta s malom
izmjenom

PREKRETNICE RAZVOJA REŽIMA



/ PARKIRNI NORMATIV /

određuje koliko parkirnih mjesta treba odnosno smije biti osigurano uz novi objekt ili prostorno uređenje. Obično je vezan uz veličinu i namjenu objekta, primjerice uz broj stanova, zaposlenih ili površinu lokala. Parkirni normativi određeni su u općinskim prostornim planovima.

ŠTO JE PARKIRNI NORMATIV?

Parkirni normativ određuje koliko parkirnih mjesta treba, odnosno smije biti osigurano uz novi objekt ili prostorno uređenje.



1 Na što je vezan?

Obično je vezan uz veličinu i namjenu objekta.



broj stanova



broj zaposlenih



površina lokala

2 Kako djeluje?



3 Gdje je određen?



Određen je u općinskim prostornim planovima (OPN).



Pravila nisu svugdje ista – određuje ih općina.

4 Zašto je važan?



Parkirni normativi značajno utječu na to, koliko prostora u naseljima namjenjujemo automobilima, a koliko drugim djelatnostima.



/ PRIMJER 1: Tržič /

/ TRŽIČ /

Uska alpska dolina

Ograničen prostor

Visok stupanj
motorizacije

3.726 stanovnika u
naselju



/ STANJE NA PARKIRALIŠTIMA /

besplatno i dvosatno parkiranje
previše automobila
želje za garažnim kućama
100 % zauzetost u vršnom razdoblju
pritužbe stanara



/ VREMENSKI SLIJED MJERA /

Priprema politike parkiranja:
siječanj 2020. – ožujak 2021.

Usvajanje: travanj 2021.

Uvođenje mjera: srpanj 2021.

Evaluacija: veljača 2022.

2. faza uvođenja: srpanj
2022.



/ KLJUČNE MJERE /

- Uvođenje naplatnog parkiranja na 3 središnja parkirališta (250 PM).
- Usmjeravanje na slobodna parkirna mjesta



Več informacij

Občina Tržič, Urad za okolje in prostor: Željko Babič 04 5971 534;
Mojca Švajger 04 5971 529; Jasna Kavčič 04 5971 530.

www.trzic.si



/ CJENIK /

Sprotno
plaćevanje
parkirnine

0,40 € / uro

Mesečna
parkirna
dovolilnica

20,00 €

Letna
parkirna
dovolilnica

200,00 €

Letni parkirni
abonma za
stanovalce

75,00 €

Letna
dovolilnica za
redno dostavo

10,00 €

Letna
dovolilnica za
rezervirana
parkirna mesta

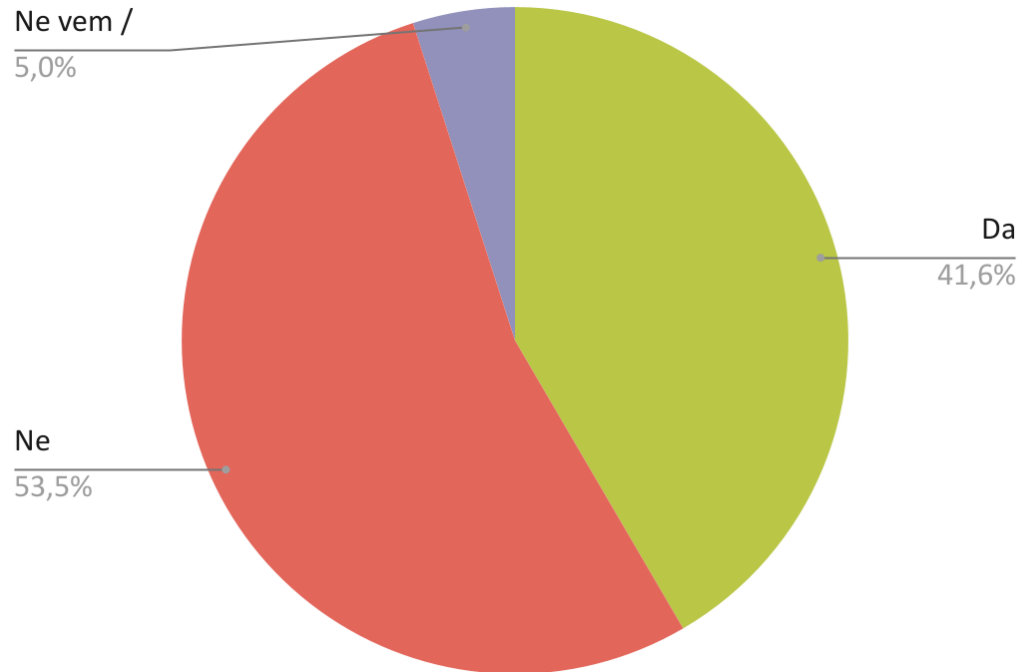
175,00 €

1 h besplatnog
parkiranja

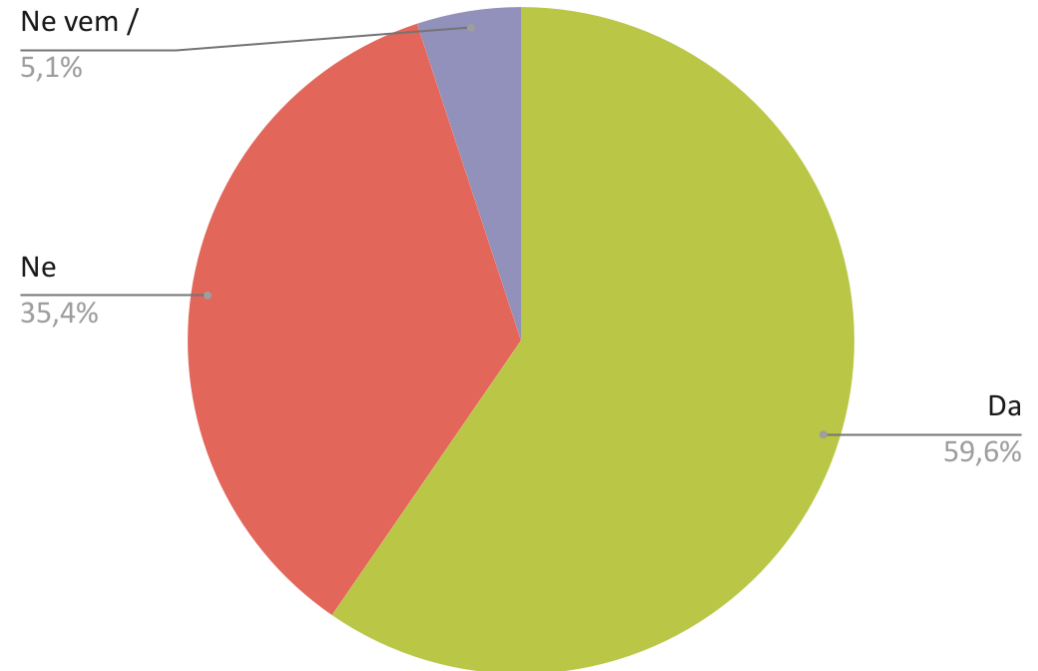
/ ANKETA /

Prije i nakon uvođenja naplatnog parkiranja

PODRŽAVATE LI UVOĐENJE NAPLATNOG PARKIRANJA U TRŽIČU?



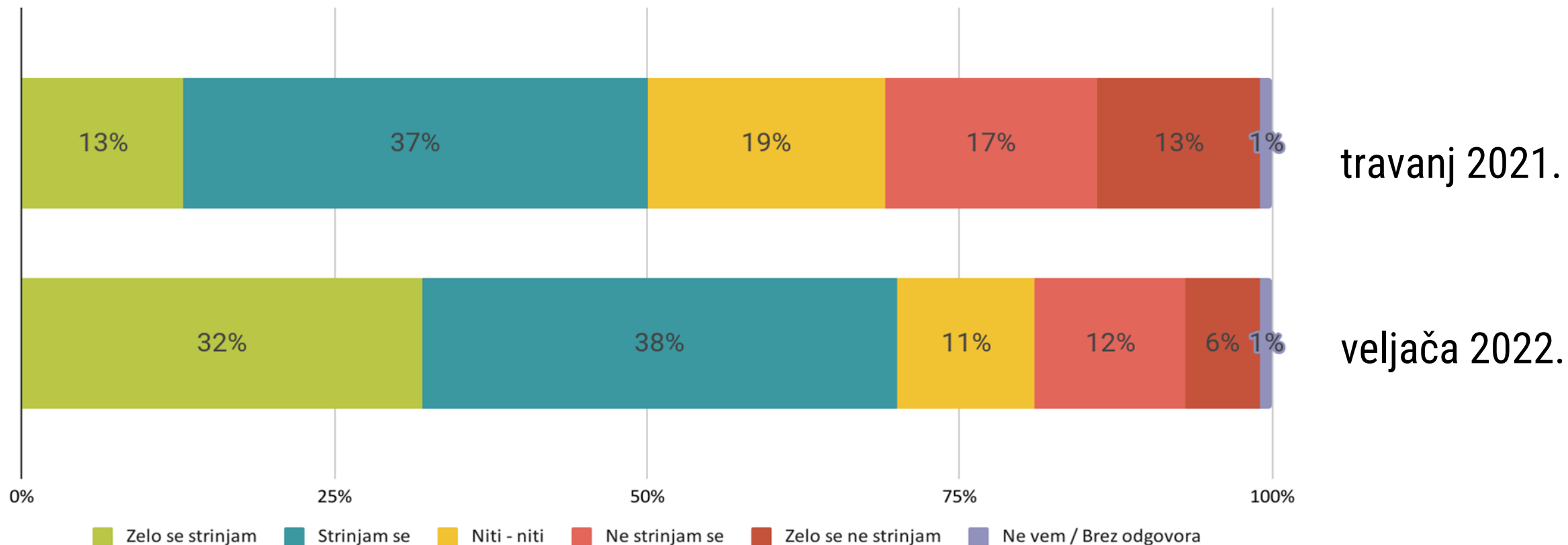
Prije uvođenja novih režima (travanj 2021.)



Nakon uvođenja novih režima (veljača 2022.)

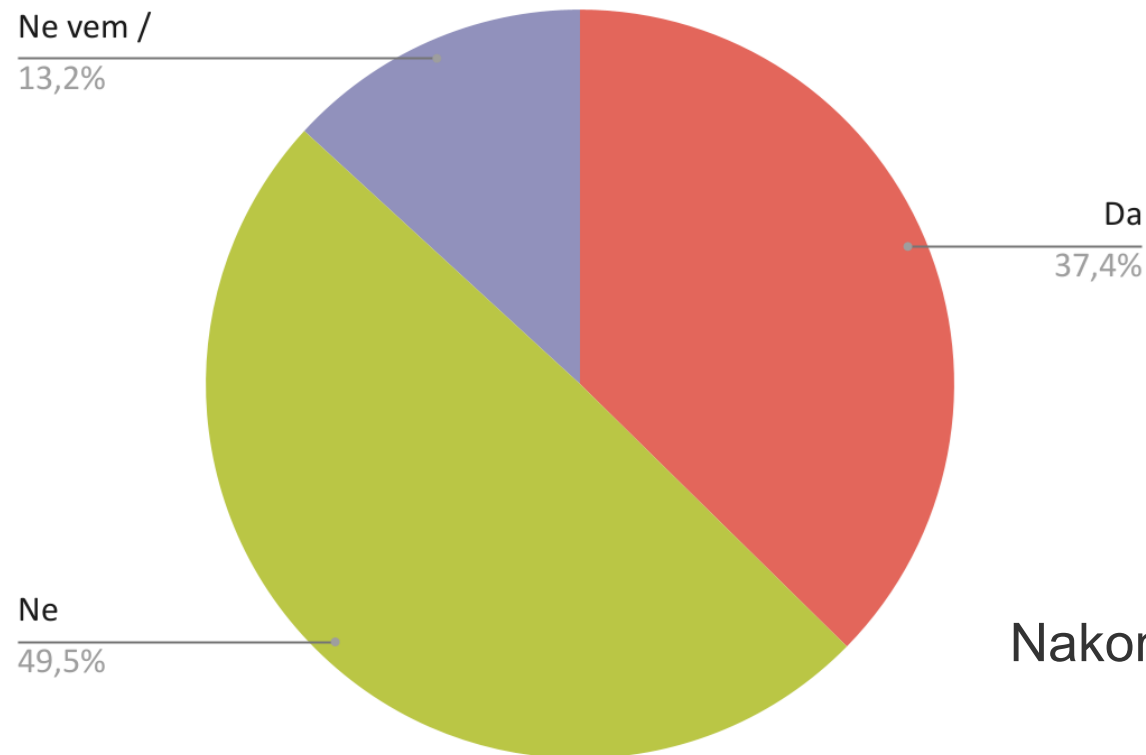
17 – 19 % veća potpora naplatnom parkiranju nakon uvođenja mjera.

“NAPLATNO PARKIRANJE UOBIČAJENO JE ZA GRADSKA SREDIŠTA.”



20 % veće slaganje s izjavom.

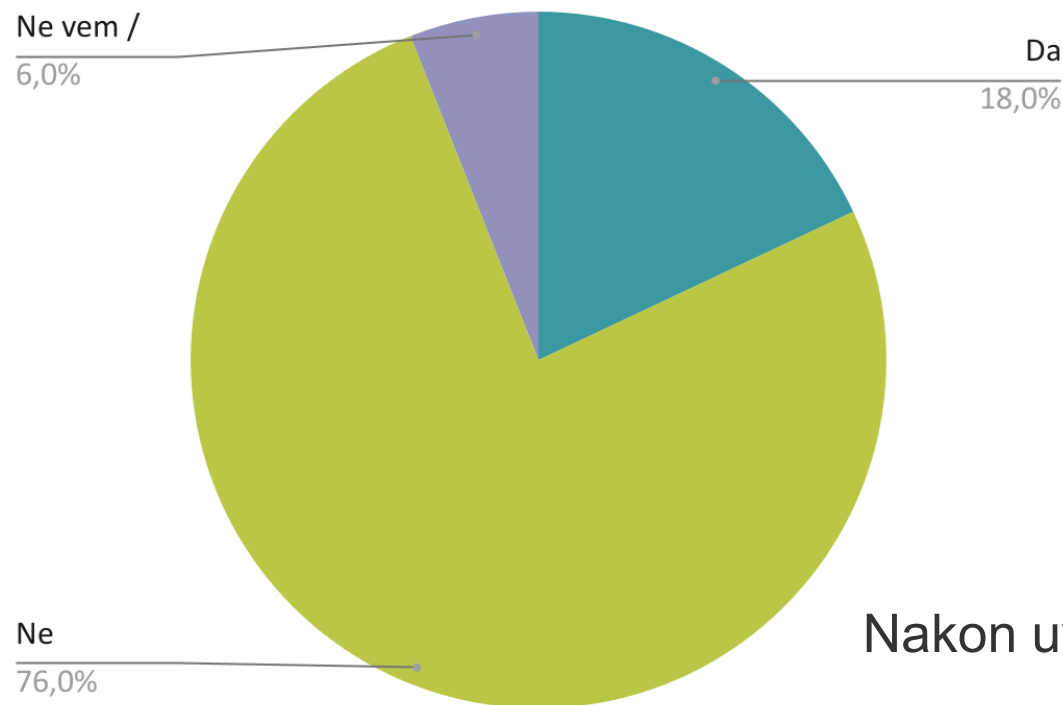
ŽELITE LI PONOVRNO UVEDETI BESPLATNO PARKIRANJE ONDJE GDJE JE SADA NAPLATNO?



Nakon uvođenja novih režima (veljača 2022.)

Većina ne želi ponovno uvođenje besplatnog parkiranja.

JE LI NAPLATA PARKIRANJA U TRŽIČU UTJEČALA NA PROMJENU VAŠIH NAVIKA?



Nakon uvođenja novih režima (veljača 2022.)

76 % ispitanih nije promijenilo putne navike = društveno prihvatljivo!
18 % ispitanih = napravilo promjenu

/ NA KOGA JE NAPLATA UTJECALA? /

Promjena

Stanari *	- 9 %
Zaposleni	- 13 %
Posjetitelji	+ 1 %

/ IZJAVE O UČINCIMA / veljača 2022.

Gradonačelnik

- “Maknuli smo automobile koji su ondje bili nepotrebno.”
- “U Tržiču je sada lakše parkirati.”
- “Red je, više prostora za posjetitelje.”

Ravnatelj općinske uprave

- “Kad sam dobio kaznu, vidio sam da sustav funkcionira.”

Odjel za okoliš i prostor

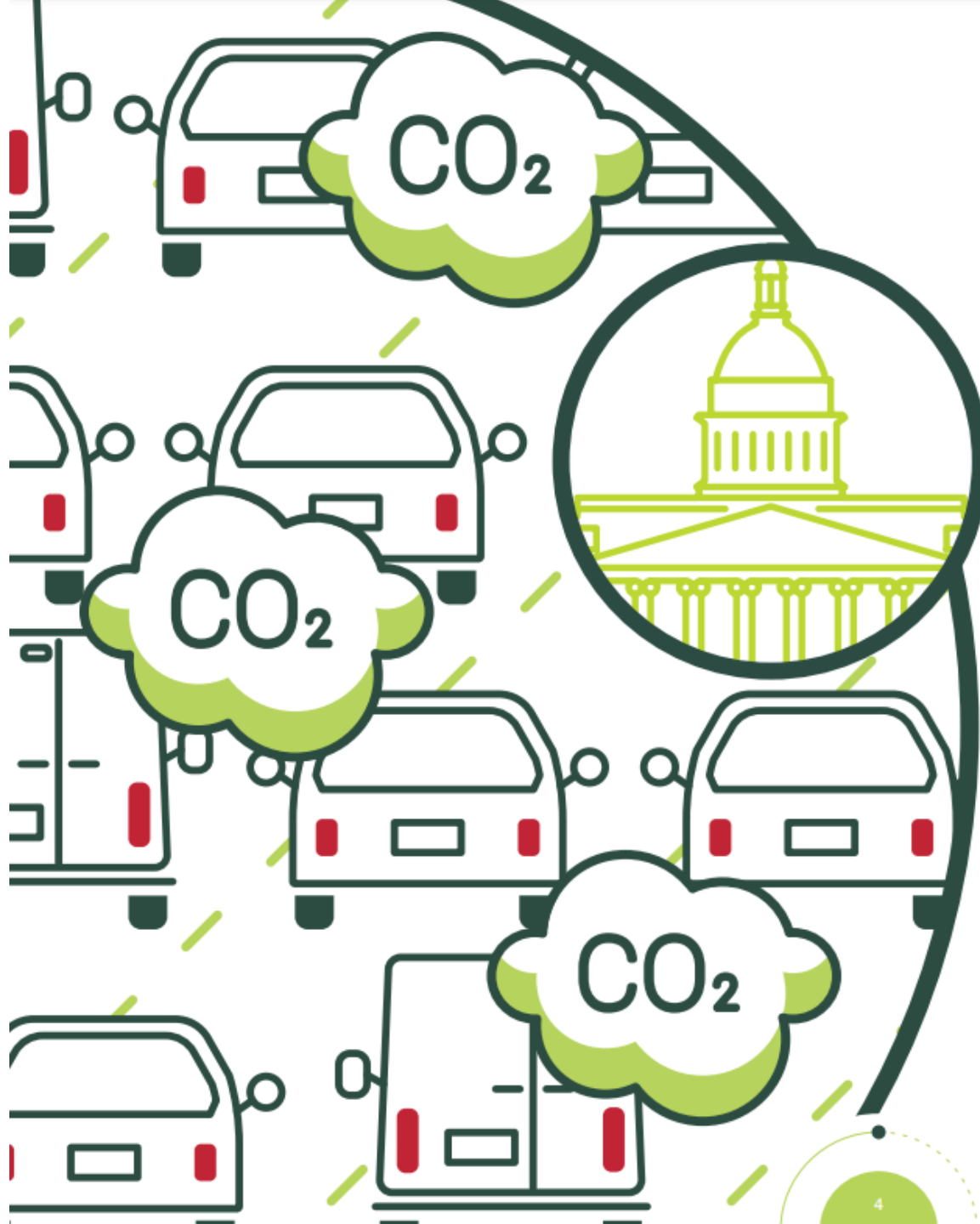
- “Automobili su jednostavno nestali.”
- “Iznenadujuće, nema kritika. Stvari su zaživjele.”
- “Nije bilo čak ni komentara da je cijena previsoka. Uzbudi se tek netko tko dobije kaznu.”
- “Rasteretilo se.”
- “Ujutro možeš naći mjesto za parkiranje. Slobodnije je.”

Komunalni redar

- “U gradu i na privatnim površinama sada je lakše pronaći parkirno mjesto. Razlika se primjećuje.”

/ PRIMJER 2: NOTTINGHAM /





Our story

The challenge

In 2007, we were faced with the ever-growing issue of congestion and we knew we had to act to enable our city to grow sustainably. Economic growth was high on our agenda, along with evolving our city to meet the needs of businesses and local people. We had strong ambitions and strategically we needed to implement an innovative solution to deliver our vision. We wanted to attract new business and increase employment while also reducing congestion growth. Feedback from our existing businesses told us that they needed a public transport system that would help them develop available talent pools and support their own ambitions.

We also knew that:

- > Congestion was costing the local economy £160 million a year - half of that a cost on businesses
- > Congestion was forecast to rise by 15% by 2021 and continue to rise thereafter
- > Majority of vehicles on the road were from outside Nottingham
- > Nottingham's public transport infrastructure was outdated
- > Every year in Nottingham over 400 people die and many more report health issues linked to poor air quality

*Striving to be better,
cleaner and greener*

Izvor: Nottingham's
workplace parking levy,
10 year impact report

Porez na službena parkirališta (522 funte godišnje / parkirališno mjesto)
= izvor prihoda za financiranje mjera održive mobilnosti

Those employers that provide 11 or more liable workplace parking places will need to pay a charge for each of those places. The Workplace Parking Levy (WPL) is an annual charge which is set in line with inflation. An annual licence runs between 1 April to 31 March with the cost of each liable workplace parking place confirmed prior to 1 January each year.

The cost per workplace parking place for the licensing year for 2023 - 2024 is £522 for employers who provide 11 or more liable places.

3.2. There are approximately 25,000 liable spaces⁸ in fewer than 500 liable workplaces (out of the total of nearly 3,000 workplaces in the city).⁹

Izvor: Nottingham's
workplace parking levy,
10 year impact report

/ UČINCI WPL-a /

- Bolje upravljanje parkiralištima: Trebamo li doista toliko parkirnih mjesta?
 - Prihodi za razvoj javnog prijevoza i aktivne mobilnosti

/ PRIMJER: WORKPLACE PARKING LEVY, NOTTINGHAM /

Porez na službena parkirališta (522 funte godišnje) = izvor prihoda za financiranje mjera održive mobilnosti

WPL: a snapshot

Economy

£1 million
in grants

given to local businesses
for sustainable transport
improvements



Reduced congestion
growth by

47%



Bus

**Over
£120m**

invested into our
bus network



Environment

**Added 17km
of track**

to turn a tram line into a network
which connects the city

Tram



Train

Transformed Nottingham
Station into a
21st century
multi-modal
interchange,
creating a hub for
transport in the city

£55m

improving our city's cycling
and active travel facilities

Bikes



Izvor: Nottingham's
workplace parking levy,
10 year impact report

Building a sustainable economy

In **10 years**, we have...

Generated annual savings of

£15.4m

for the city and

£7.7m

directly for businesses



Seen a

26% growth

in new businesses



Contributed to an increase in employment by

20.8%



Seen unemployment rates fall by

6.3%



“

The excellent transport links made Nottingham the ideal location for our new business. Clients are able to use the bus, tram and train network to meet us and discuss their investment opportunities and the accessibility has broadened the talent pool when we recruit.

Ironclad Investments

”

Izvor: Nottingham's workplace parking levy, 10 year impact report

Primjer 3: Tehničko sveučilište u Grazu



■ TU GRAZ

267,400 m² Net floor area (NFA)

13,300 Students

2,600 Staff members

- Campus Alte Technik
NRA 35,600 m²
- Campus Neue Technik
NRA 83,400 m²
- Campus Inffeldgasse
NRA 136,000 m²
- Off-campus rentals
NRA 12,400 m²



Vir: [TU Graz Mobility Concept](#)

■ Initial situation in 2006

- No parking space management
- 1,343 people had space to park
- No clear rules regarding who was allowed to use parking space
- Topic was controversial
- Fees submitted to finance (private use in "blue zone")
- Clear desire expressed for the administration to manage the parking areas

■ Key points

- Management of parking space
- Expansion of cycling infrastructure
- Encouragement to use public transport
- E-car sharing
- Creation of communication zones in the public space



Vir: [TU Graz Mobility Concept](#)

■ Encouraging the use of public transport

- People who waive their right to park can receive a reimbursement for approx. 50% of the cost of an annual or half-year ticket (zone 1).
- The reimbursement takes place via the Graz Linien in the form of vouchers



■ Expanding the cycling infrastructure

- Installation of covered parking spaces for bicycles
- Installation of self-service bike stations
- Organisation of annual bicycle service day
- Many people made happy by offers of personal TU bicycles + workshops



■ Creation of communication zones in public space

- Seating possibilities
- Availability of drinking water
- Wireless internet access



■ Results up until 05 2022

- Parking permits reduced from 1343 to 740
(minimal distance has been increased to 3 km as the crow flies)
- 1,360 additional covered bike parking spaces created
- 450 staff members take advantage of our annual bike service day on campus
- More than 2,000 bicycles with the TU Graz design can be seen riding through the city
- The purchase of an e-bike, a cargo bike, or a folding bike is subsidised by €150.
- 650 employees take advantage of the annual voucher campaign to buy a public transport ticket
(the subsidy is now €150 per ticket)
- 6 e-cars for car sharing have been installed on the TU premises along with charging stations
- 7 outdoor communication zones have been created to encourage interaction and relaxation



5.2 Mobility concept for commuters: Parking space management – extending the "sphere of limitation" to 3 km

Description of measures

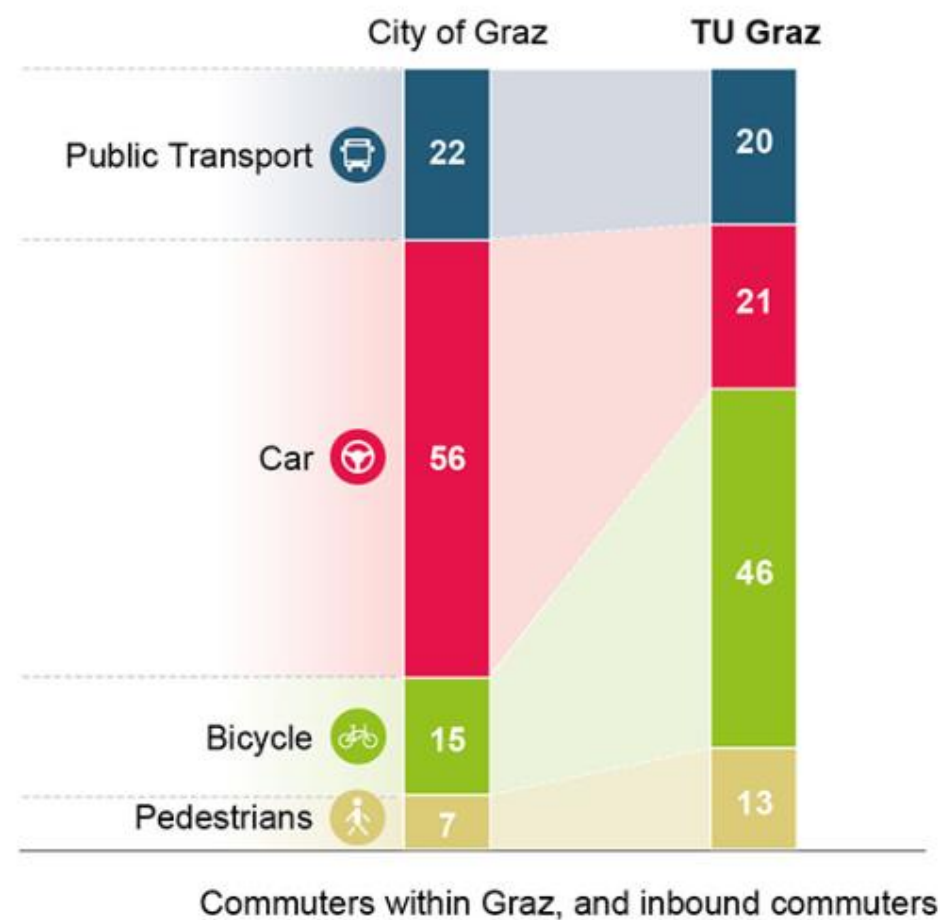
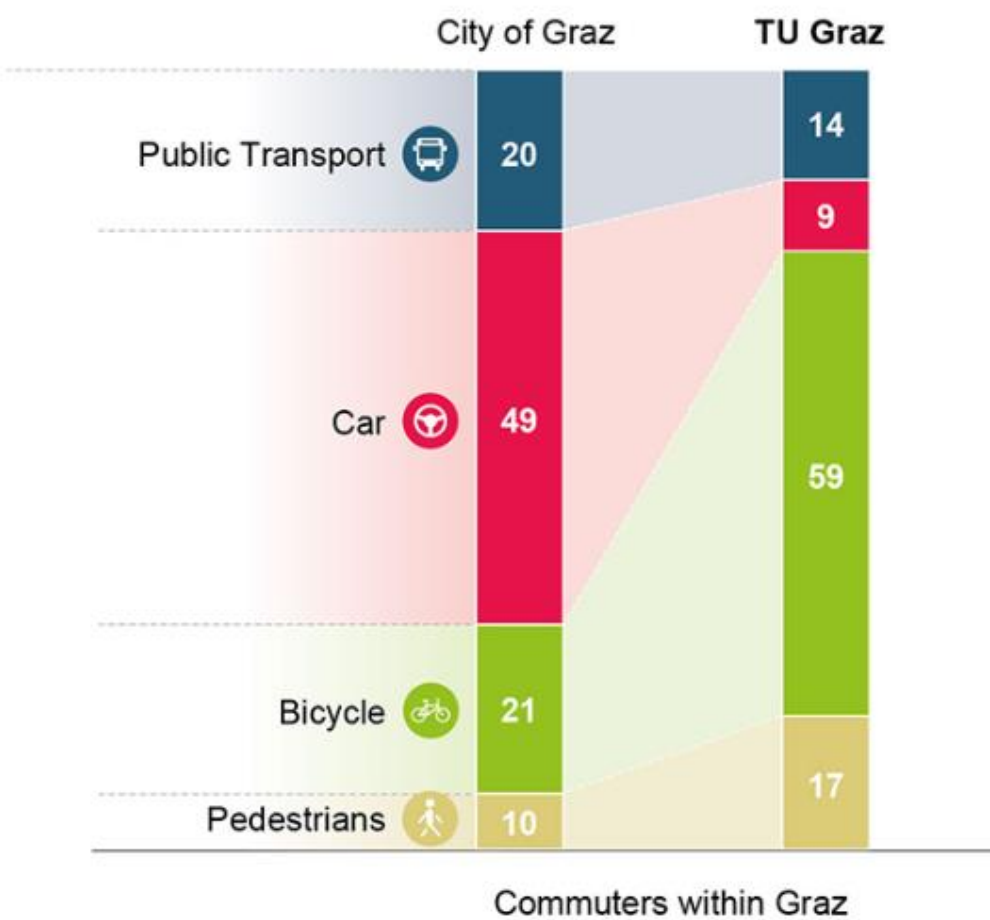
No entry authorisation for staff living within a 3-km radius of their campus; exceptions only for social reasons

Duration

From 2022 and on

Comparison of Modal Split: Commuting employees, city of Graz vs. commuting employees, TU Graz

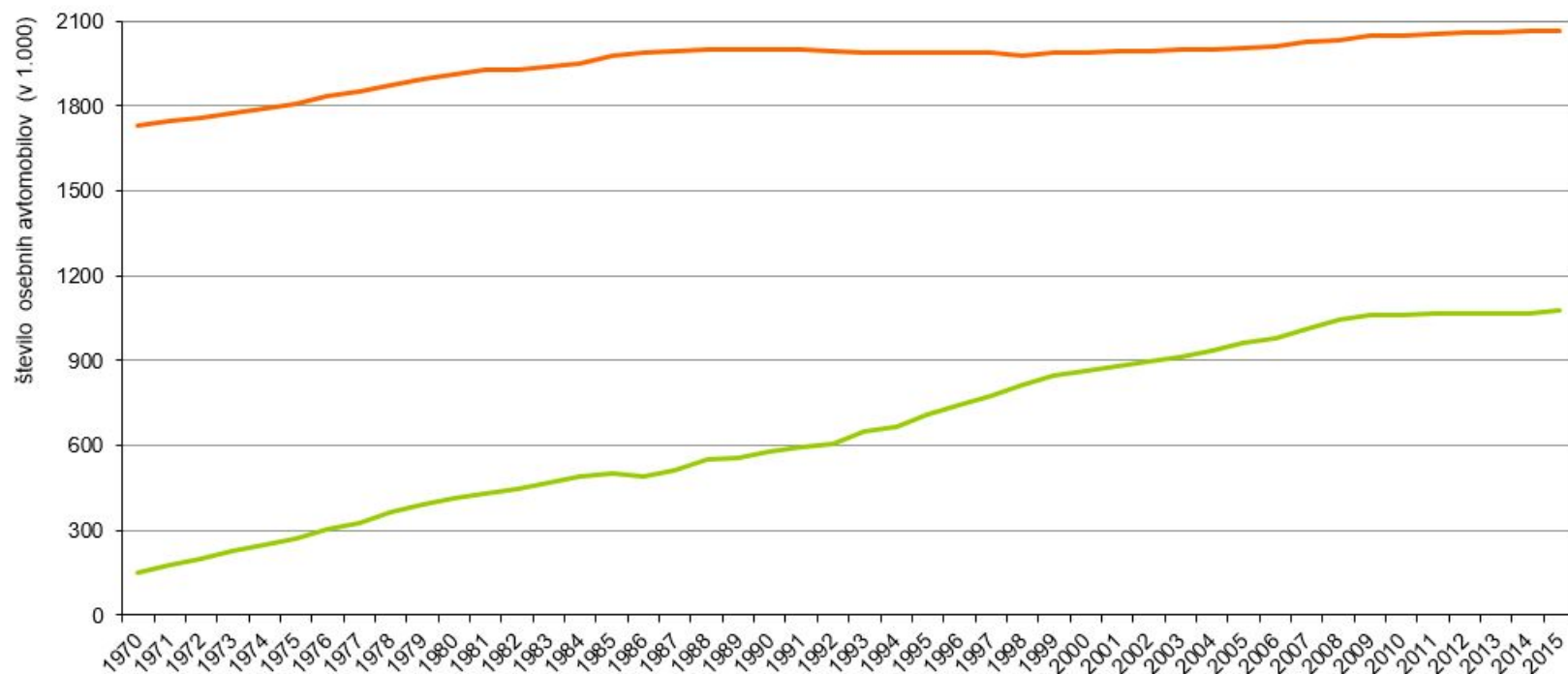
Share of means of transport (percent)



**/ #1 PARKIRANJE
I PROMET /**

Rast broja automobila u Sloveniji

- 1975.: 300 000 automobila
- 2019.: 1 200 000 automobila
- 4 puta više u 40 godina!





D Delo

Gneča in zastoji po Ljubljani: »Cest ne morem...



Ž Žurnal24

Gneča v Ljubljani, stekla je obnova najbolj...



N N1

Velika gneča v Ljubljani in na obvoz...



H Hudo.si.

Začenjajo se dela na enem najbolj obremenjen...



N N1

Velika gneča v Ljubljani in na obvoznici - ...



24 24ur.com

FOTO: Gneča v Ljubljani: rumeni pas tu...

/ ZAŠTO IMA TOLIKO PROMETA? /

/ URBANISTIČKA POLAZIŠTA /

1. Podijeli grad na različita područja (stanovanje ovdje, poslovi ondje, trgovine negdje drugdje).
2. Ograniči najveću dopuštenu gustoću izgradnje.
3. Uz zgrade se zahtijevaju velika parkirališta za korisnike.

/ URBANISTIČKA POLAZIŠTA STVARAJU PROMET /

- | | | |
|--|---|---|
| 1. Podijeli grad na različita područja (stanovanje ovdje, poslovi ondje, trgovine negdje drugdje). | → | Time stvaraš stalna putovanja između tih područja. |
| 2. Ograniči najveću dopuštenu gustoću izgradnje. | → | Time se gradovi šire prema van i produljuje se duljina putovanja. |
| 3. Uz zgrade se zahtijevaju velika parkirališta za korisnike. | → | Tako automobili postaju najlakši i najjeftiniji način putovanja. |



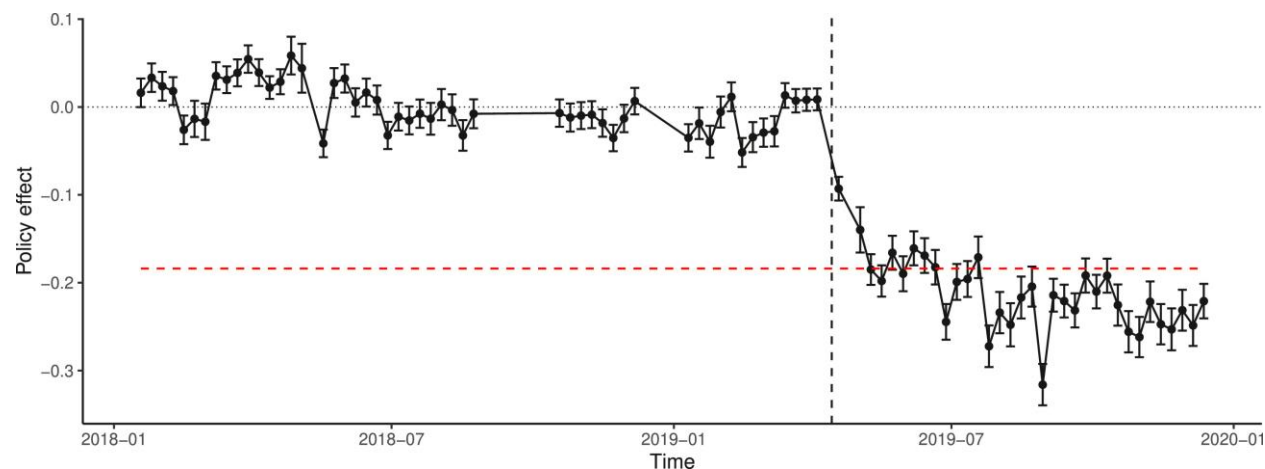
sam še en pas brate. obljubim brate
sam še en pas in bo vse kul brate.
brate. sam še en pas. prosim sam še
enga. še en pas in bomo rešil vse
probleme brate. brate daj no sam še en
pas obljubim brate. brate brate prosim
rabim sam še en pas.

/ ŠTO MOŽEMO UČINITI? /

Svaka vožnja automobilom počinje i završava na parkiralištu.

Dakle, parkirališta su poluga kojom možemo utjecati na parkiranje.

/ Utjecaj politike parkiranja na promet /



Smanjenje zauzetosti parkirališta

Amsterdam

Politika parkiranja s višim cijenama parkiranja uzrokovala je znatno (za 17 %) smanjenje potražnje za parkiranjem na ulici. Ukupna potražnja na cjelokupnom tržištu satnog parkiranja (na ulici i izvan ulice) smanjila se za 14 %.

Smanjenje potražnje za parkiranjem znači 2 % – 3 % manje prometa, što potvrđuju podaci s brojnih mjernih mjesta.

Izvor: Ostermeijer, F. et al (2021). Citywide parking policy and traffic: Evidence from Amsterdam. Journal of Urban Economics, <https://doi.org/10.1016/j.jue.2021.103418>

/ Tržič: ZAUZETOST PARKIRALIŠTA (NAPLATNA) /

	PRED plačljivim parkiranjem	PO plačljivem parkiranju	Sprememba
Število parkirnih mest	251 PM		/
Maksimalna zasedenost	92 %	72 %	-20 % (50 vozil manj)

/ Tržič: ZAUZETOST PARKIRALIŠTA (BESPLATNA) /

	PRED plačljivim parkiranjem	PO plačljivem parkiranju	Sprememba
Število parkirnih mest	465 PM		/
Maksimalna zasedenost	80 %	83 %	+3 % (17 vozil več)

/ Tržič: ZAUZETOST PARKIRALIŠTA (UKUPNO) /

	PRED plačljivim parkiranjem	PO plačljivem parkiranju	Sprememba
Število parkirnih mest	716 PM		/
Maksimalna zasedenost	83 %	79 %	- 4 % (31 vozil manj).

/ Zürich /



Povijesni parkirališni kompromis Züricha (Historischer Parkplatzkompromiss) sporazum je iz 1996. kojim je ukupan broj javnih parkirnih mjesta u središtu grada ograničen na razinu iz 1990.

- Ograničenje: Ukupan broj javnih parkirnih mjesta u središnjem Zürichu ne smije se povećavati.
- Pravilo jedan unutra – jedan van: Ako se izgradi nova podzemna garaža, mora se ukloniti jednak broj površinskih uličnih parkirnih mjesta.
- Vraćanje javnog prostora: Površinska parkirališta postupno su nestajala, pretvarajući bivša parkirališta i trgove u javne prostore prilagođene pješacima.
- Upravljanje prometom: Grad ovo fiksno ograničenje parkiranja kombinira s usklađenim semaforima i kvalitetnim javnim prijevozom kako bi spriječio zastoje bez potrebe za naplatom ulaska u zonu zagušenja.

**/ #2 PARKIRANJE
I JAVNI PROSTOR /**

Parkirališni prostor je javni prostor.

/ BROJKE /

Parkirani automobili zauzimaju prostor

Na ulici: od 12 m² do 12,5 m² / automobil

Na parkiralištima: od 20 m² do 30 m² / automobil i pristup

To je površina dviju dječjih soba!



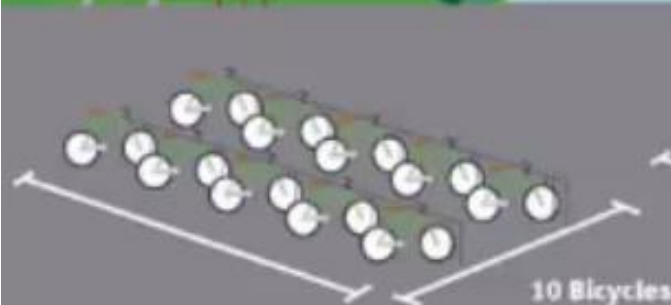
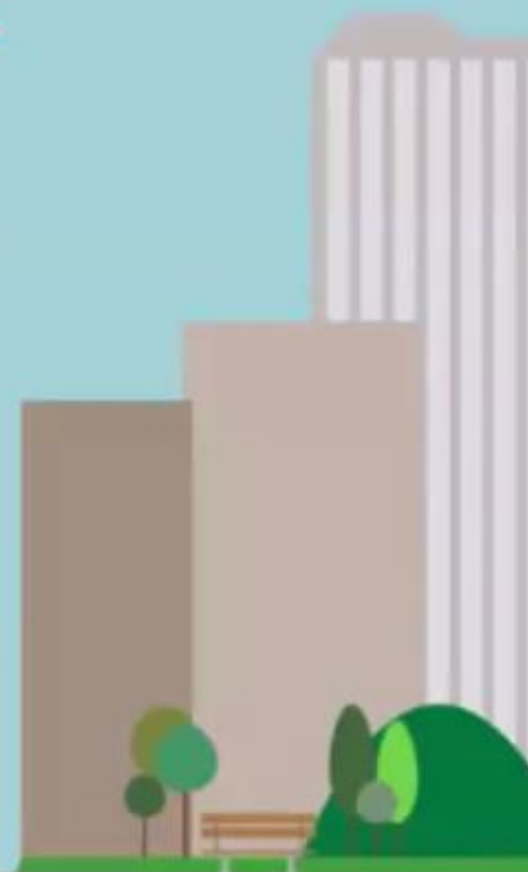
Izvor: LA Times, dizajn Holger Schubert

Sizing Up Parking Space

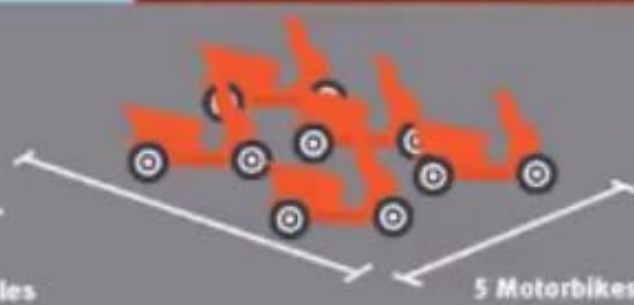
One Parking space
is 18m² (220 ft²).



That's equivalent to...



10 Bicycles



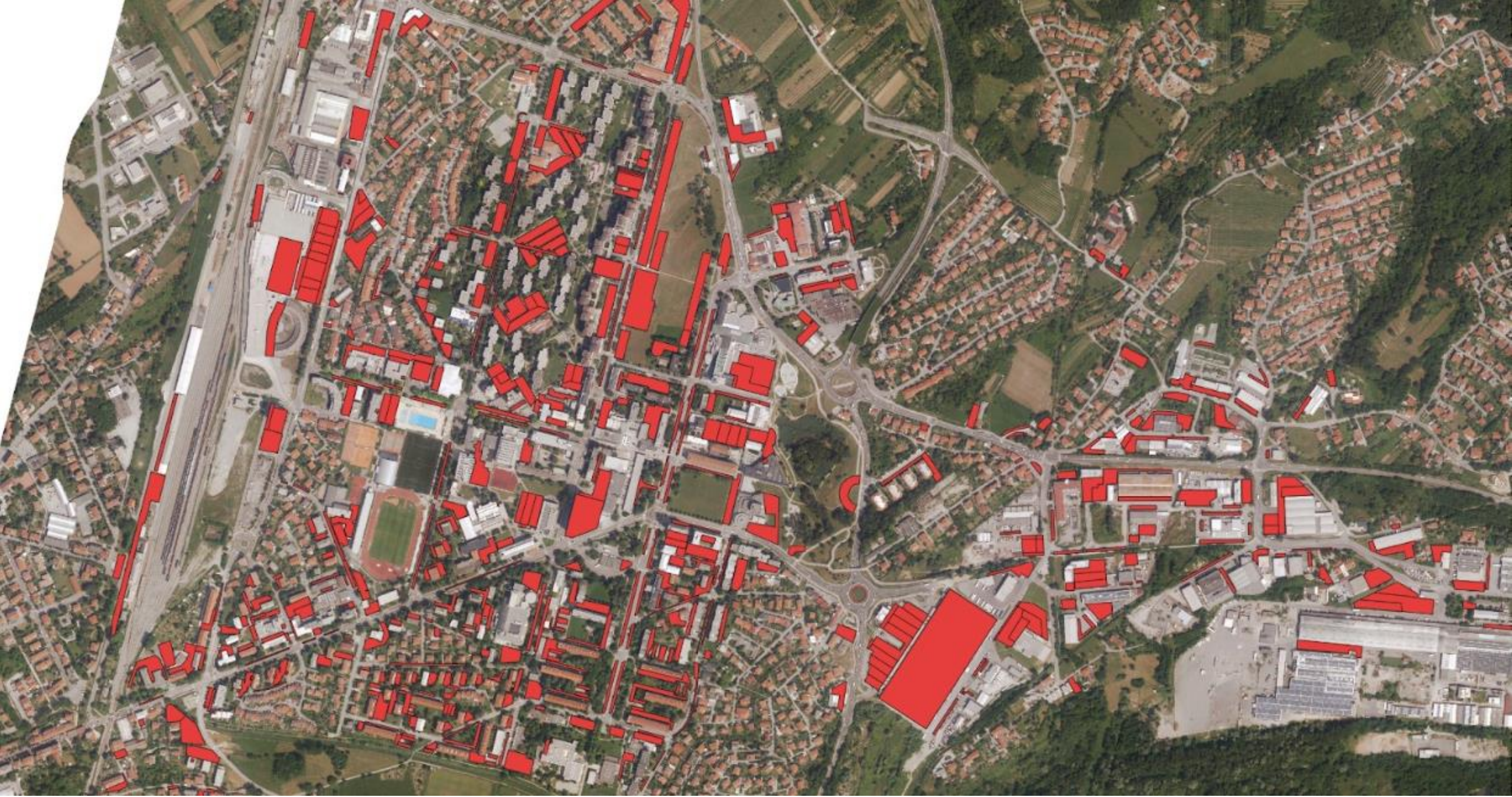
5 Motorbikes



2 Rickshaws



Fotografija: FGM-AMOR.



/ KOLIKO POVRŠINE ZAUZIMAJU PARKIRALIŠTA U ZREČAMA? /

Središte Zreča = 130.000 m²

Površina parkirališta = 25.000 m²

Parkirališta zauzimaju:

- 20 % ukupne površine ili
- $\frac{1}{3}$ cjelokupnog otvorenog prostora

Parkiranje nije pitanje automobila, nego pitanje toga što činimo s ograničenim prostorom.



/ KOLIKO JE VREMENA AUTOMOBIL U PROSJEKU PARKIRAN? /
23 sata.

Automobil je parkiran 96 % vremena.

Ako automobil većinu vremena stoji, zašto mu u gradu namjenjujemo toliko prostora?

Raspodjela prostora u Rudarskoj ulici

Parkiralište

6 m
43%

Kolnik

6 m
43%

Nogostup

2 m
14%



Prostor za automobile
86%

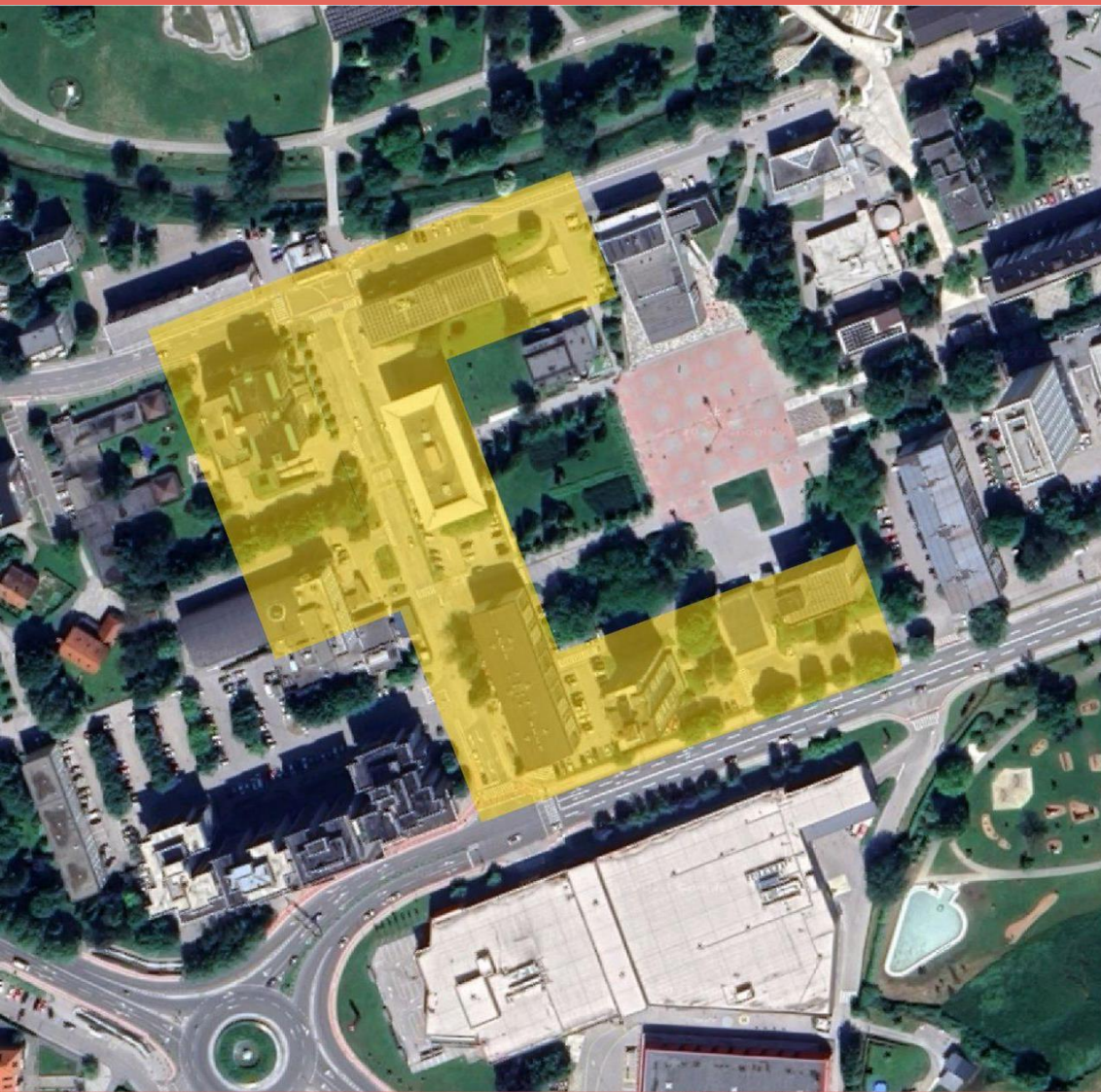


Prostor za čovjeka
14%



/ TEST PLANSKOG ODREĐIVANJA /

Rudarska i Šaleška cesta u Velenju



Postojeći broj parkirnih mjesta	311 parkirnih mjesta
Broj parkirnih mjesta prema parkirnim normativima:	708 parkirnih mjesta
Popunjenost u vršnom opterećenju:	294 vozila (95 % popunjenost u 12:00)
Proste kapacitete v okolici:	436 parkirnih mjesta (u vršnom opterećenju, u garaži Mercator)

ELIMINATE OFF-STREET PARKING MINIMUMS



- ▲ More active streetscapes
- ▲ More green space
- ▲ More affordable housing



Source: ITDP 2014, adapted from Shoup 2005.

São Paulo Key Outcomes



More feasible for developers to **build affordable housing**

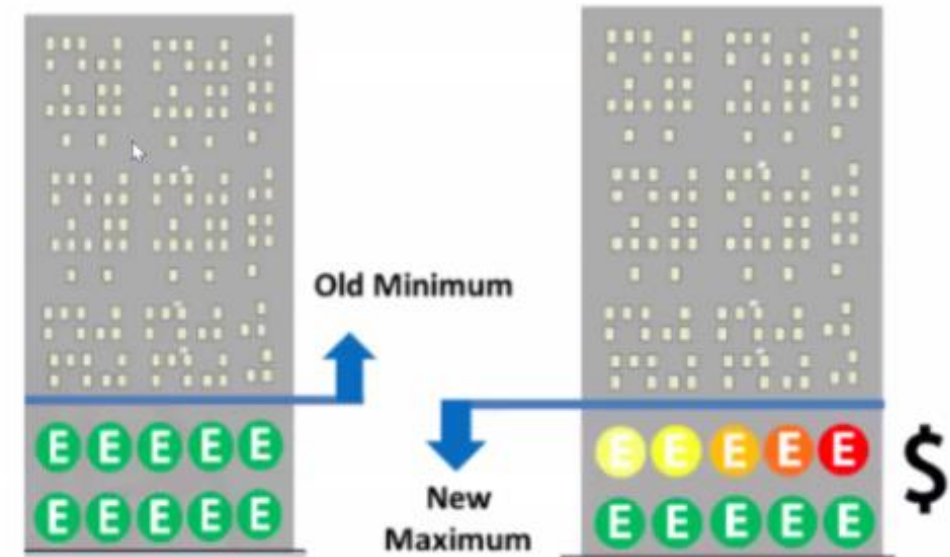


60% increase in parking revenues



Reform of 2017

1. **Minimum parking requirements were eliminated** (except bicycle parking)
2. **Maximum** levels of parking were enacted (mostly at the old minimums)
3. A **charging system** was put in place, with money going to a Sustainable Mobility Fund.



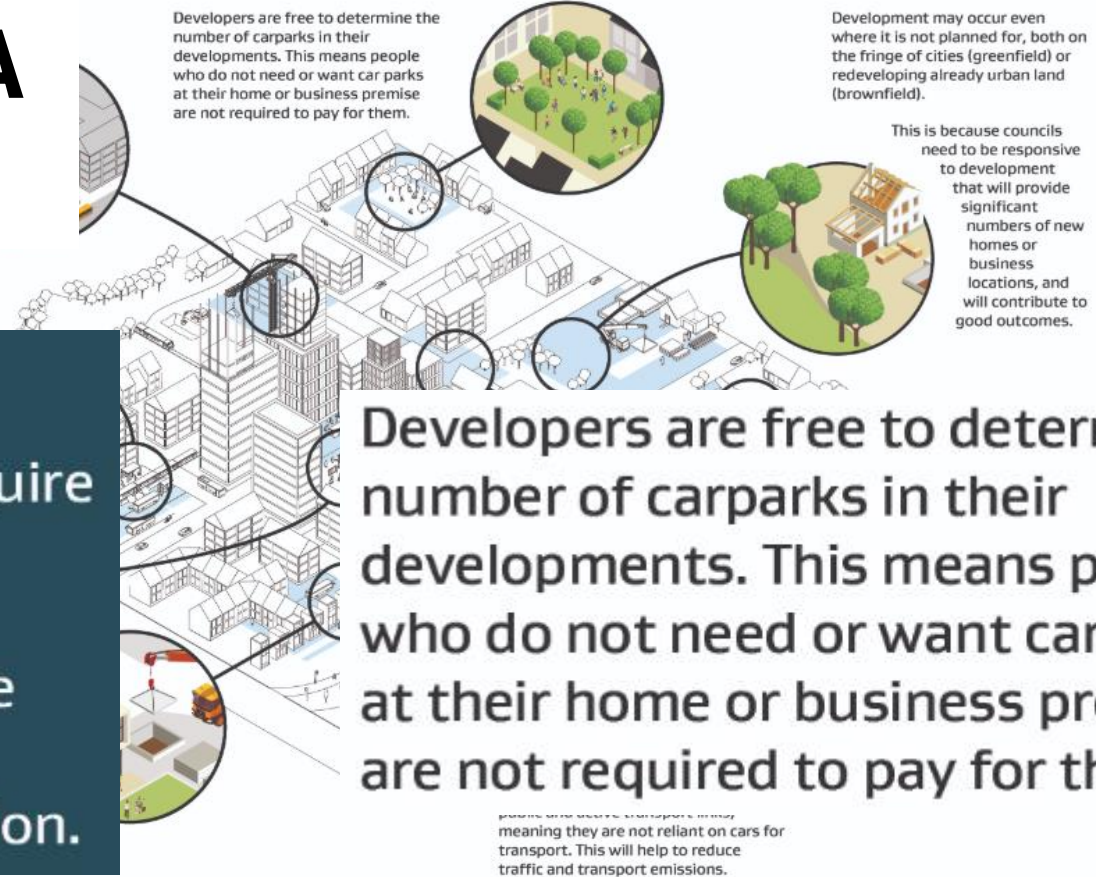
Improving how our cities respond to growth to enable improved housing affordability and community wellbeing

What is the National Policy Statement on Urban Development

/ URBANISTIČKI ZAKON NA NOVOM ZELANDU /

have made it harder for people to build and live in the homes they want, where they want. This has led to high land prices, unaffordable housing, and

metropolitan centres and existing or planned rapid



Car parking

Councils will no longer be able to require developers to provide car parking through their district and city plans. However, developers can still provide car parking if they wish. Mobility parking is not affected by this direction.

Developers are free to determine the number of carparks in their developments. This means people who do not need or want car parks at their home or business premise are not required to pay for them.

people and their transport may meaning they are not reliant on cars for transport. This will help to reduce traffic and transport emissions.

Major policies in the NPS-UD

Intensification

Council plans will need to enable (but not require) greater height and density, particularly in areas of high demand and access.

Car parking

Councils will no longer be able to require developers to provide car parking through their district and city plans. However, developers can still provide car parking if they wish. Mobility parking is not affected by this direction.

Responsiveness

Councils must consider private plan changes where they would add significantly to development capacity, good outcomes and are well connected by transport corridors

Wider outcomes

Councils are directed to give greater consideration to ensuring that cities work for all people and communities. Particular focus is given to access, climate change and housing affordability.

Strategic planning

Councils are required to work together produce "Future Development Strategies", which set out the long-term strategic vision for accommodating urban growth.

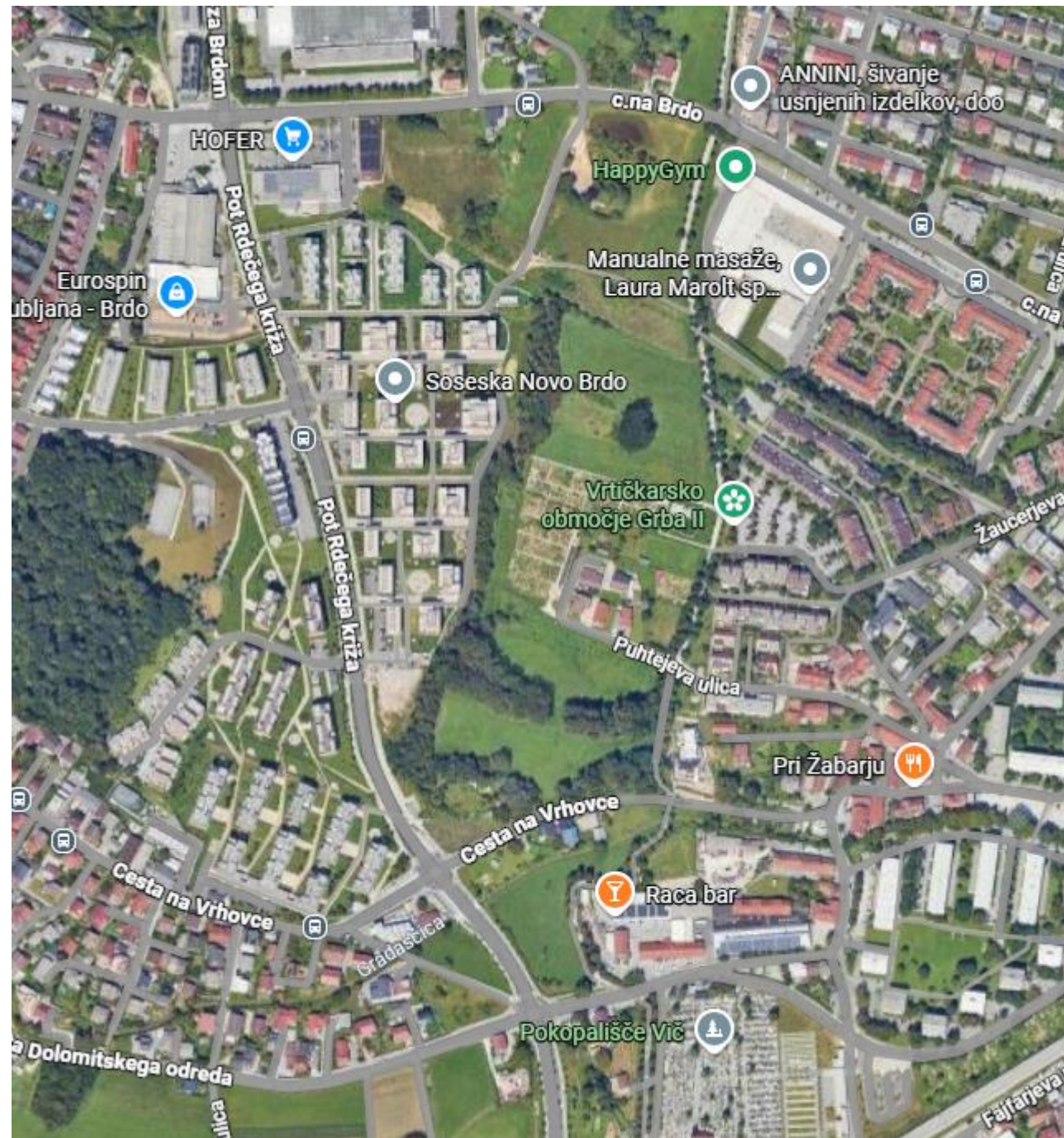
Evidence and engagement

Councils must use a strong evidence base for their decision making and ensure they engage with Māori, developers and infrastructure providers.

/ VRTIČI U LJUBLJANI /



Od 14 (zahtjev plana) do 0 parkirnih
mesta uz plan mobilnosti



/ ŠOŠTANJ /

Parkirni normativi nisu definirani, pa je zato moguća novogradnja (2026.) stambene zgrade bez vlastitih parkirnih mjesta



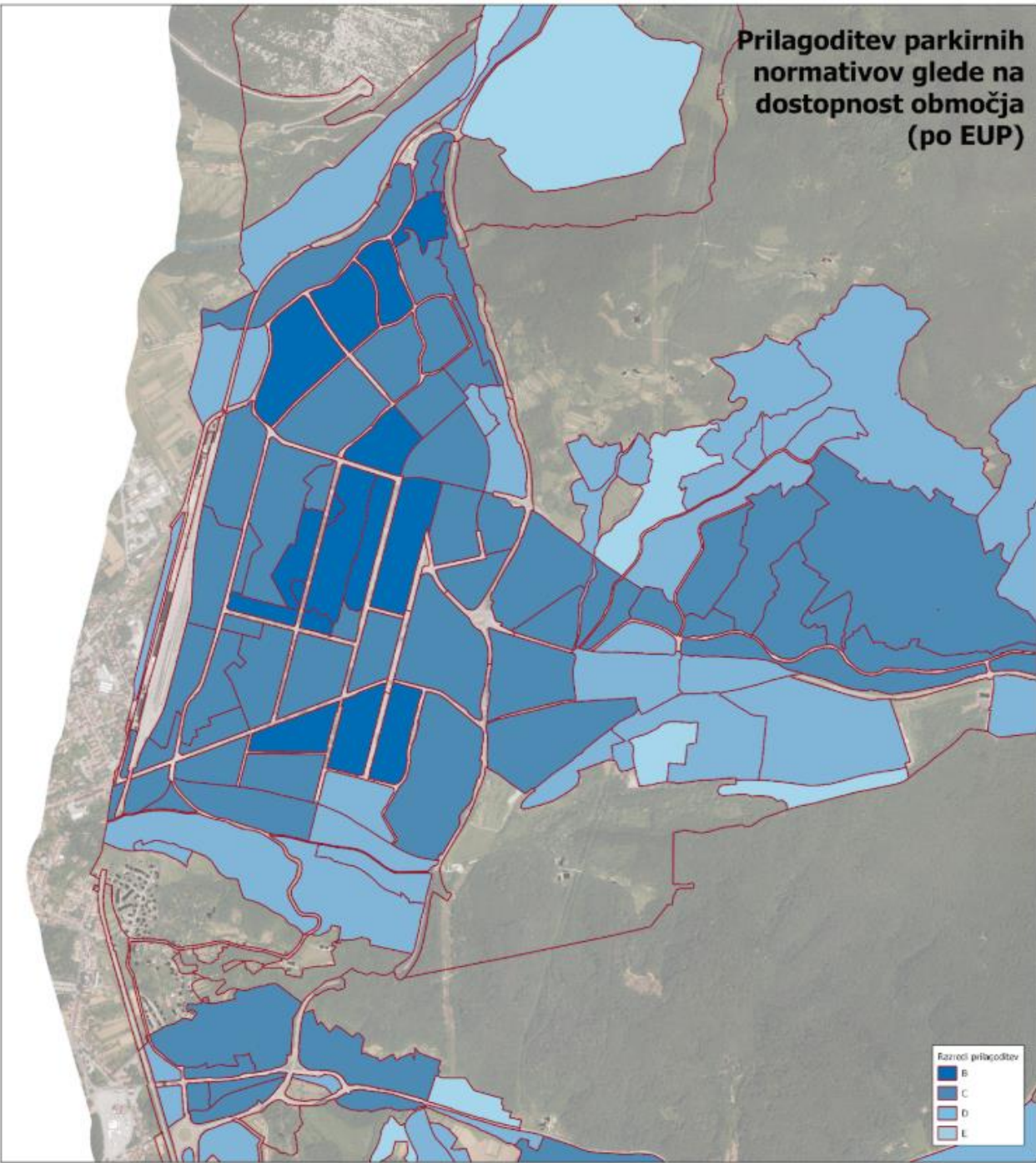
/ NOVA GORICA /

Prijedlog prilagodljivih normativa

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA KOLESA (Vzor: OPN MOL)	ŠTEVILO PM ZA AVTOMOBILE (Vzor: Priporočila - Mirujoči promet v urbanih naseljih)
1. Stanovanja in bivanje		
11100 Enostanovanjske stavbe	PM ni treba zagotavljati.	2 PM na enoto Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja
11210 Dvostanovanjske stavbe		1 PM na enoto za prebivalce in 1 PM na dve enoti za obiskovalce, ki mora biti javno dostopno. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM na 5 stanovanj za obiskovalce.	1 PM na enoto, dodatnih 20 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe (neprofitna najemna stanovanja)		

RAZRED	MINIMUM OPN	MAKSIMUM OPN
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	/
E	90%	/

Razredi prilagoditev parkirnih minimumov in maksimumov določenih v OPN.



Karta z območji prilagojenih parkirnih normativov (po enotah urejanja prostora).

»Ako gradimo gradove za
automobile, dobivamo
automobile.

Ako gradimo gradove za ljude,
dobivamo ljude.«

**/ #3 PARKIRANJE,
DRUŠTVO
I SIGURNOST /**

Ljubljana: Štepanjsko naselje 2026







Uničeni parkomati, ki so nekoč stali v Štepanjskem naselju
© Egon Parteli, N1



Vir: Iniciativa Štepanjsko naselje

PARKIRNA POLITIKA U LYONU

Pravedan i društveno prihvatljiv model parkiranja

Lyon, Francuska • primjer varijabilnih tarifa



Ključna ideja

Lyon je parkirnu politiku oblikovao tako da bude pravedna i društveno prihvatljiva. Kao i kod muzeja, različite tarife lakše su prihvaćene kada se ljudima čine poštenima.



1. Kako djeluju tarife?

Od 2024. cijene ovise o masi vozila, vrsti pogona i djelomično o veličini vozila.



Snižena tarifa

niža cijena



- električna vozila do 2.100 kg
- kućanstva s nižim prihodima
- veće obitelji

Standardna tarifa

uobičajena cijena



- većina uobičajenih vozila
- srednja kategorija prema masi i pogonu

Povišena tarifa

viša cijena



- teža vozila i više SUV-ova
- fosilna vozila iznad 1.525 kg
- plug-in hibridi iznad 1.900 kg
- električna vozila iznad 2.100 kg



Za oko 14 % korisnika cijena je viša, a za oko 80 % nema promjene.



2. Zašto su mijenjali sustav?



sve više SUV-ova



manje onečišćenja



više prostora na ulici



pravednija raspodjela javnog prostora



3. Kako su politiku pripremili?



politiku je suoblikovalo oko 50 ljudi



koristili su role-play radionice



radili su i s ljudima koji se ne bave parkiranjem



testirali su poruke i zadovoljstvo korisnika



Komunikacija

1

cijene i tarife

2

edukacija i političke teme



4. Podaci i provedba



skenersko vozilo za kontrolu parkiranja



integrirani sustav upravljanja parkiranjem (GGCOS)



podatkovni HUB od 2018.: vozila, korisnici, lokacije



HUB je u vlasništvu Arrive / EasyParka, a ne grada



na parkomatu se cijena prikazuje nakon unosa registrarske oznake



za strana vozila trenutno vrijedi standardna tarifa; kasnije je moguće ažuriranje kada podaci o vozilu budu dostupni



5. Učinci i pouke



dobar javni prijem



tehnologija je dobro radila



otvorila se nova komunikacija o parkiranju



nakon 2024. manje je dugotrajno parkiranih SUV-ova u naplatnoj zoni



standardna kategorija ostala je približno ista



Savjet drugim gradonačelnicima:
Imajte hrabrosti.



Ključ uspjeha: pravednost, jasna komunikacija, testiranje poruka i dobra podatkovna podrška.



Source of photo: Robert Pressl



/ #4 PARKIRANJE, GOSPODARSTVO I FINANCIJE /

GDJE SU POSTAVLJENI PRVI PARKOMATI U SAD-u?

Ne u Minnesoti — prvi su postavljeni u Oklahoma Cityju, Oklahoma.

1. Gdje i kada?



Oklahoma City,
Oklahoma



16. srpnja 1935.



Prvi parking-metar:
Park-O-Meter No. 1



Lokacija: jugoistočni
ugao **First Street**
i **Robinson Avenue**.



2. Tko stoji iza ideje?



Carl C. Magee

izumitelj i pokretač



Predsjednik prometnog
odbora gospodarske
komore u Oklahoma Cityju.



U razvoju su sudjelovali i
Oklahoma State University,
profesor H. G. Thuesen
i inženjer Gerald A. Hale.



3. Zašto su ih uveli?



U središtu grada je
nedostajalo slobodnih
parkirnih mjesta.



Zaposlenici su cijeli dan
zauzimali najbolja mjesta
ispred trgovina.



Grad je želio veću
izmjenu vozila, bolji
pristup za kupce
i manje zastoja.

Parkomati su donijeli
i prihode gradu.



4. Kako je teklo uvođenje?

1932



Magee
osmišljava
ideju.

1932



Podnosi
patent.

1933



Razvijaju
funkcionalni prototip
»Black Maria«.

1935



U središtu
Oklahoma Cityja
postavljaju 175 parkomata
na 14 uličnih blokova.

5 ¢



Cijena:
5 centi
za 1 sat
parkiranja.



5. Zašto je to važno?



To je bio početak suvremenog
upravljanja parkiranjem.



Parkomati su se zatiim brzo
proširili po SAD-u i svijetu.



Cilj nije bio samo prikupljanje novca,
nego prije svega uređenje
javnog prostora.



**Prvi parkomati
nastali su kao
odgovor na
nedostatak
parkirališta u
gradskom središtu.**



Zanimljivost:

Prvi parkomati nisu bili osobito popularni, ali su brzo pokazali,
da povećavaju obrtaj vozila i pomažu trgovačkim ulicama.



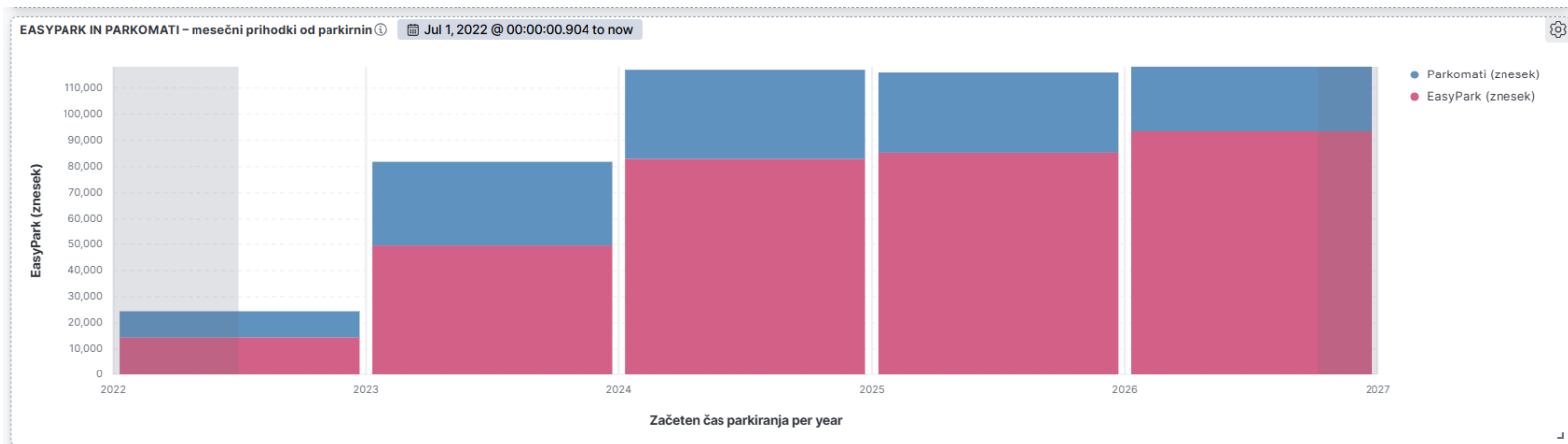
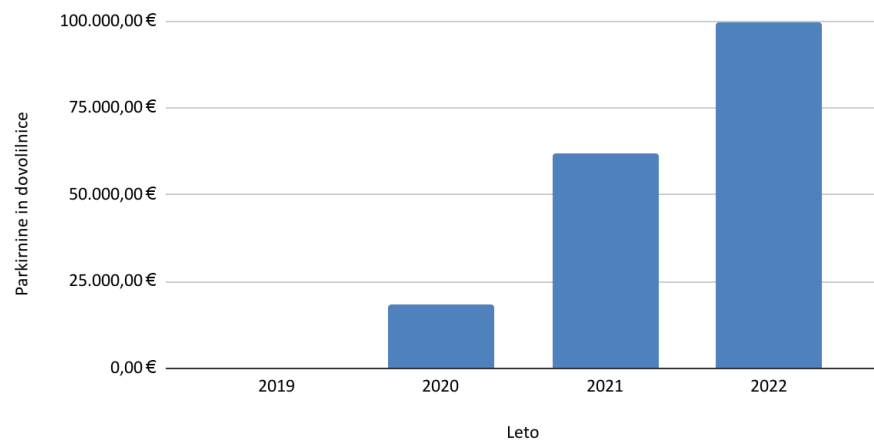


Ulaganje novca od naplate parkiranja u održive oblike prometovanja

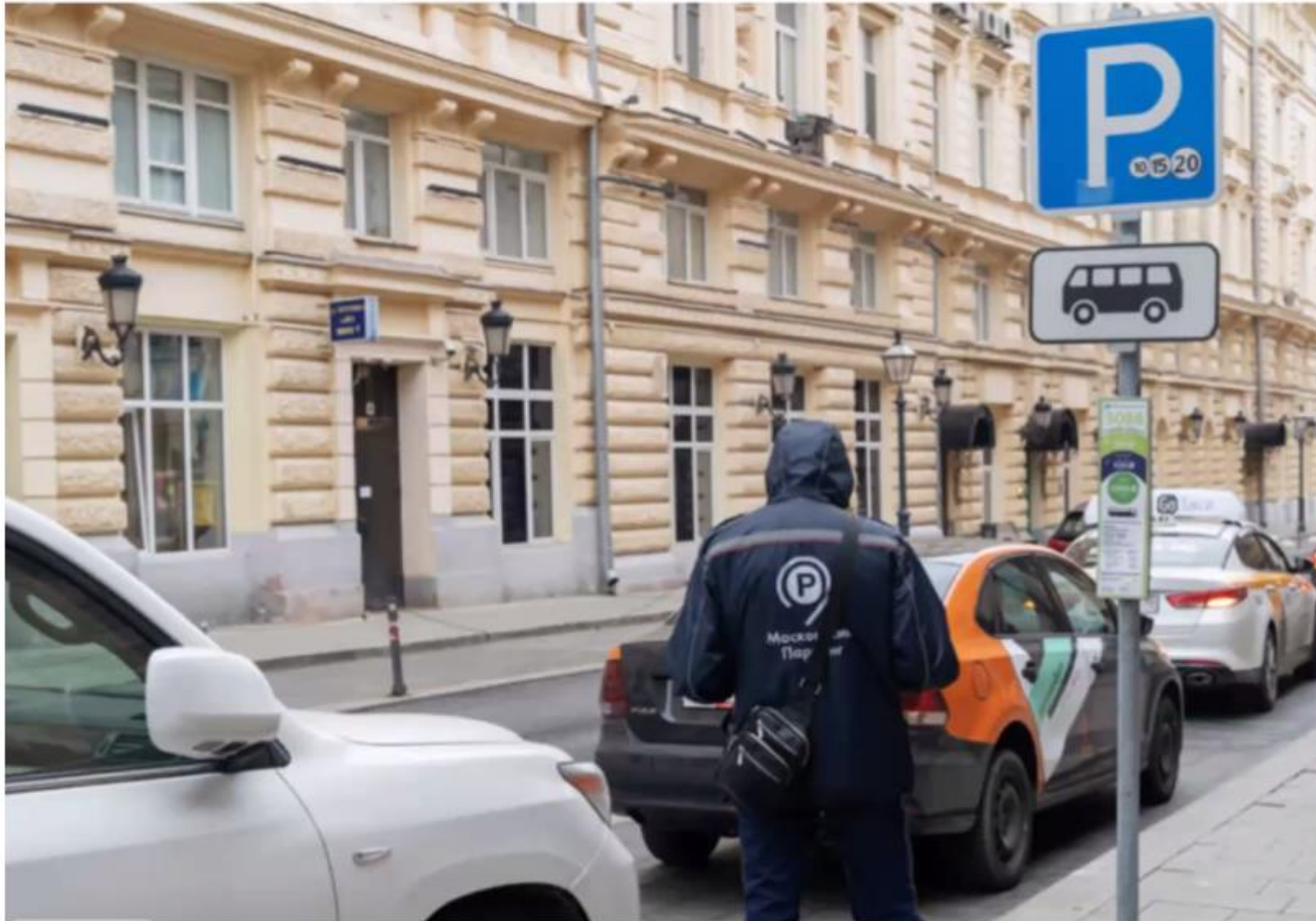
/ FINANCIJSKI UČINCI /

Prihodki upravljanja parkirišč v Občini Tržič

vir: Finančno poročilo Občine Tržič



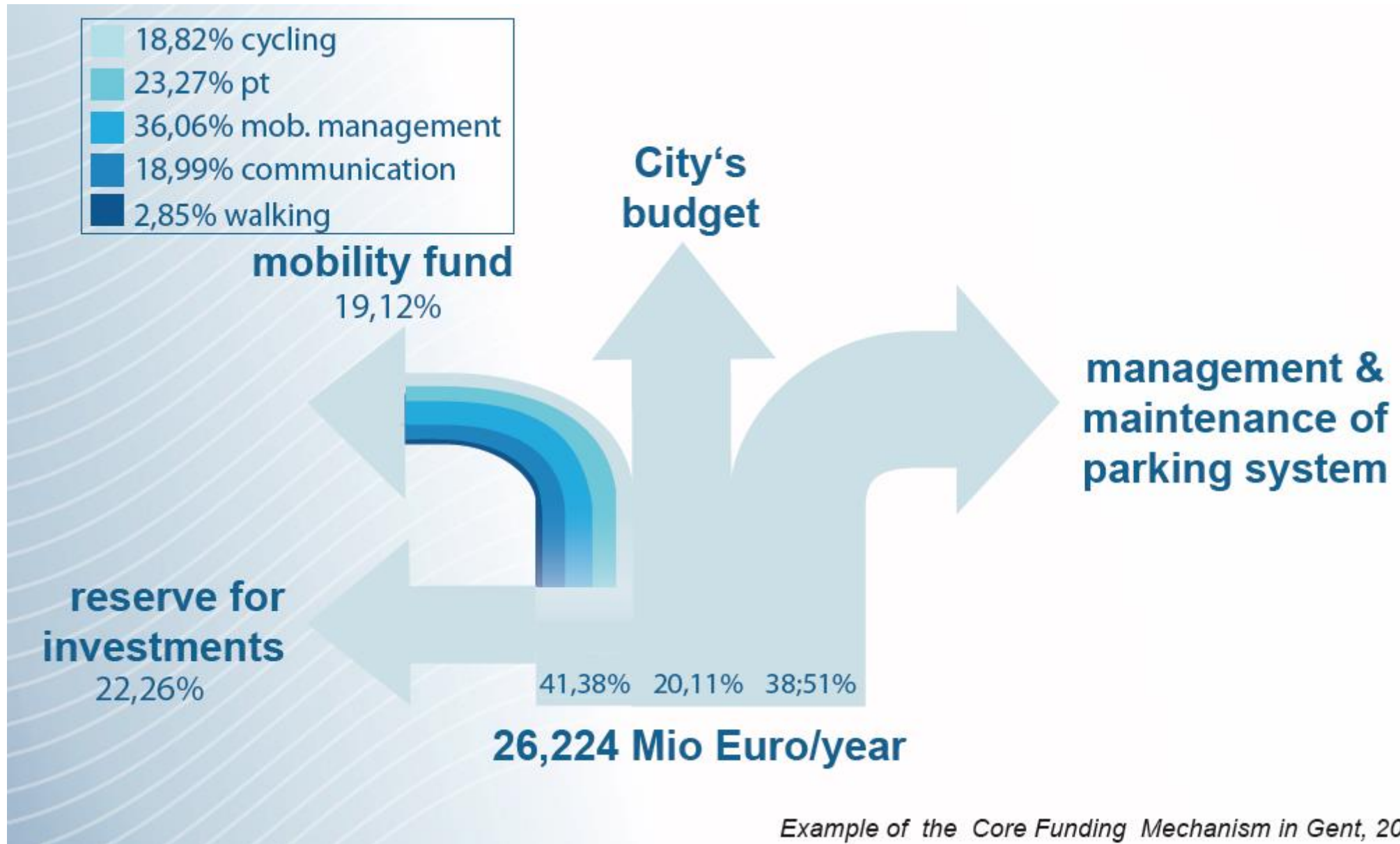
Mini case study: Moscow



Moscow, Russia

Operation funded by:
city budget

Parking revenues
directed: public space +
streetscape
improvements,
accessibility
enhancements



/ KAKAV UTJECAJ PARKIRANJE IMA NA GRAD? /

<https://moje.lasko.si/html/parkirna-scenariji.html>

https://moje.lasko.si/html/parkirna-primerjava_enostaven.html

/ NA KRAJU /

- Parkiranje je upravljanje omejenim javnim prostorom.
- Više parkirališta ne rješava nužno problem parkiranja.
- Dobra politika kombinira cijene, režime, normative, alternative automobilu i komunikaciju s javnošću.

Pitanja, komentari?

Urban Jeriha

urban.jeriha@ipop.si / www.ipop.si

f **@** **in** **▶** @ipopinstitute

ipop

Inštitut za politike prostora
Institute for Spatial Policies
ipop.si

/ Radionica: ISKUSTVA I SAMOPROCJENA /

Urban Jeriha

IPoP – Institut za politike prostora

Labin i Rabac, 7. listopada 2026.

IPoP

Inštitut za politike prostora
Institute for Spatial Policies
ipop.si

/ Namjena /

- Utvrditi gdje su dobre prakse
- Gdje bismo mogli poboljšati upravljanje parkiranjem
 - Koje su otvorene dileme

5 minuta za samoocjenu:

- Promet
- Prostor
- Društvo
- Gospodarstvo i financije
- Parkiralište za razne teme

SAMOPROCIJENA: KOLIKO DOBRO UPRAVLJAMO PARKIRANJEM?

Grad / Općina:

Parkiranje i promet

Zašto nastaju prometne gužve? Svako putovanje automobilom počinje i završava na parkiralištu. Broj parkiranih mjesta utječe na promet, način kretanja i korištenje grada. Manje automobila znači manje gužvi, veću sigurnost i ugodniji javni prostor. Gradovi planirani za ljude postaju zdraviji i pristupačniji za sve.

+
TRŽIČ
ZBOG NAPLATE ZAUZETOST
SE SMANJILA ZA 20%.

Parkiranje i javni prostor

Komu pripada javni prostor? Parkirališna mjesta zauzimaju dragocjen gradski prostor koji se može koristiti i za druge namjene. Uravnoteženim upravljanjem parkiranja stvaramo življe ulice, bolju dostupnost i pravedniju upotrebu prostora za sve građane. Manje prometa, manje asfalta i manje parkirališnih površina oslobađa prostor za drveće, hlad, zelenilo i kvalitetnije javne prostore, čime grad postaje ugodniji i otporniji na klimatske promjene. Svima je važan jednostavan pristup odredištima, ali javni prostor mora služiti različitim potrebama, ne samo parkiranju automobila.

-
ŠOŠTANJ
UZ JEZERO OPĆINA ŽELI
100 NOVIH PARKING MJESTA

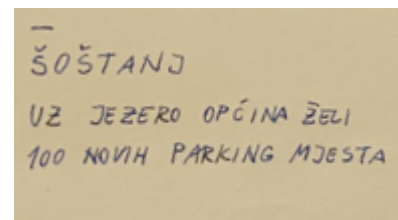
5 x 5 minuta

- Stavljanje na poster
- Diskusija u grupi

Parkiranje i promet

+ Dobro

- Loše



o Dilema

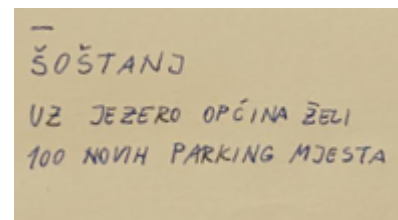
Zaključak

- Glasanje za najbolji primjer (svaki stavi 3 naljepnice)
- 5 tematskih plakata s primjerima dobre i loše prakse te dilemama vezanima uz parkiranje.
- Foto plakata

Parkiranje i promet

+ Dobro

- Loše



o Dilema